



Intervention de M. Patrick Goudou

Directeur exécutif, Agence Européenne de la Sécurité Aérienne,
devant la Commission Transports et tourisme du Parlement
Européen
2 septembre 2009

Table des matières

1. Introduction

2. Effectif de l'Agence 2009-2010

3. Extension des compétences de l'Agence

Première extension

Deuxième extension

4. Sujets d'actualité dans le domaine de la sécurité aérienne

Dispositifs de protection des enfants

Air France AF 447

5. Le niveau de sécurité aérienne en Europe

6. Le Programme Européen pour la Sécurité Aérienne

1. Introduction

Honorables députés,

C'est un honneur et un plaisir de prendre la parole à nouveau devant votre Commission. Je vous remercie de votre invitation. Je reconnais de nombreux visages familiers, mais je sais qu'il y a aussi des nouveaux membres qui n'ont pas encore **participé au dialogue très fructueux que l'Agence a toujours eu avec le Parlement européen.**

Je vous suis particulièrement reconnaissant pour le soutien que cette Commission a toujours offert à l'Agence et pour **l'intérêt qu'elle partage avec nous pour le maintien et l'amélioration de la sécurité aérienne en Europe.**

Je me propose de concentrer mon exposé sur des questions d'actualité pour lesquelles, je crois, le Parlement a un grand intérêt et un rôle important à jouer.

Mais avant d'en venir à ces questions, je voudrais vous indiquer rapidement les ressources, en terme de personnel et de budget, dont l'Agence dispose à ce jour.

2. Ressources de l'Agence 2009-2010

Effectif

Aujourd'hui l'Agence, située à Cologne, emploie un total de près de 500 personnes provenant de presque tous les États membres, dont la grande majorité sont des agents temporaires. D'ici fin 2010, je pense que l'Agence emploiera au total plus de 600 personnes.

Nous avons déjà deux représentants à l'étranger, aux États-Unis et en Chine. De nouveaux représentants de l'Agence seront engagés dans les années à venir, afin d'être présents dans les plus importantes régions aéronautiques du monde.

Budget

Notre budget global en 2009 est d'environ 125 millions d'euros et devrait croître en 2010. Les trois quarts proviennent de redevances payées par l'industrie, et un quart du budget communautaire.

Permettez-moi d'être très clair sur ce point et de répéter ce que j'ai dit lors de ma dernière intervention devant cette Commission.

J'estime que nous disposons des ressources suffisantes pour mener à bien nos tâches actuelles.

Mais vous savez que les missions de l'Agence sont en expansion. Je vais y revenir immédiatement. L'Agence doit être **assurée que, à moyen et long terme, elle disposera également des ressources nécessaires pour entreprendre toute nouvelle tâche** qui nous est confiée.

3. Extension des compétences de l'Agence

Première extension

En ce qui concerne la première extension de nos responsabilités, qui comprend de nouvelles tâches dans les domaines de l'exploitation aérienne, des licences de pilotes et de l'autorisation des exploitants des pays tiers, le calendrier est respecté.

Toutes les consultations publiques sur les propositions de l'Agence (sauf sur l'autorisation des exploitants des pays tiers) sont terminées.

Dans le cas où le projet de règlement est basé sur la législation communautaire existante, EU-OPS par exemple, nous essayons d'en conserver l'essentiel autant que faire se peut, afin de minimiser dans la mesure du possible l'impact que pourrait avoir un nouveau règlement sur les parties prenantes.

FTL

Comme convenu entre le Conseil et le Parlement, nous avons commandé et publié une étude scientifique sur les limitations de temps de vol tel que demandé. Les résultats de cette étude ont

suscité des réactions très fortes de la part des compagnies aériennes ainsi que de la part des syndicats de pilotes. Certaines compagnies aériennes se sont même plaintes au Commissaire, M. Tajani. Nous évaluons actuellement les moyens d'inclure les résultats de cette étude dans nos propositions, en collaboration avec la Commission et les parties intéressées.

En parallèle nous travaillons sur la gestion du risque de fatigue des équipages qui fait actuellement l'objet d'une attention toute particulière au niveau international tant au niveau de l'OACI que de la FAA américaine.

Nous estimons que les exploitants aériens devraient inclure des systèmes de gestion du risque de fatigue dans leurs systèmes globaux de gestion de la sécurité.

Aviation générale

L'Agence a toujours reconnu l'importance de l'aviation générale en Europe et cherche à favoriser son développement en allégeant les contraintes administratives pesant sur ce secteur, sans compromettre la sécurité:

Le concept « European Light Aircraft (ELA) » est un exemple de cette initiative.

La licence européenne des pilotes de loisir est un autre projet qui vise à revitaliser l'aviation générale en Europe.

Deuxième extension

En ce qui concerne la deuxième extension dans les domaines de la sécurité de la gestion du trafic aérien, des services de la navigation aérienne et des aéroports, le travail de préparation nécessaire a été entrepris. En particulier nous travaillons avec Eurocontrol sur la transition entre les deux organisations.

Le calendrier est néanmoins ambitieux.

Globalement, la mise à disposition des ressources nécessaires est une condition préalable à la mise en œuvre réussie de nos nouvelles tâches tant pour la première que pour la seconde extension.

Je me réjouis de votre soutien au moment où ces ressources vont être débattues dans le détail.

4. Sujets d'actualité dans le domaine de la sécurité aérienne

Dispositifs de protection des enfants

Permettez-moi d'aborder un sujet qui, je le sais, est particulièrement préoccupant pour certains d'entre vous, ainsi que pour de nombreux parents de jeunes enfants qui voyagent en avion.

Je veux parler des dispositifs de protection des enfants (en anglais « Child Restraint Devices »).

L'Agence a soigneusement analysé la situation et a tiré les conclusions suivantes.

Il n'y a pas de pratique internationale unique concernant l'utilisation de dispositifs de protection des enfants. Le règlement EU OPS laisse aux autorités nationales le choix des systèmes qu'ils approuvent.

Presque tous les États membres* utilisent depuis de nombreuses années une ceinture supplémentaire (ceinture de sécurité ventrale/abdominale) pour le transport des jeunes enfants de moins de deux ans, sans avoir rapporté de problèmes.

Une étude** réalisée à la demande de l'Agence a montré que statistiquement, il y a - heureusement - peu d'incidents qui pourraient suggérer que la pratique des compagnies aériennes européennes est dangereuse.

L'analyse scientifique, d'autre part, indique que les sièges pour les enfants présentent des avantages potentiels.

Il est évident que l'Agence doit agir. Et les compagnies aériennes doivent permettre aux enfants de voyager sur des sièges spéciaux si leurs parents le souhaitent.

Tout d'abord, l'Agence a déjà certifié un siège spécialement conçu

pour les enfants, et qui est utilisé par un exploitant de l'UE. Nous demandons vivement à l'industrie de concevoir de nouveaux équipements qui seraient certifiés par nos experts.

Deuxièmement, nous pensons que les exploitants devraient fournir des renseignements clairs sur les différents types de sièges qu'ils acceptent à bord de leurs avions. Je suis heureux qu'un certain nombre de compagnies aériennes*** le fassent déjà. Nous allons demander à tous les exploitants européens de fournir ces informations.

Troisièmement, nous allons discuter avec nos partenaires internationaux, en particulier avec la FAA et l'OACI, des actions à entreprendre afin d'assurer la protection optimale des enfants à l'échelle mondiale.

Bien sûr nous pourrions proposer d'introduire à tout moment des mesures plus restrictives, si nous devons constater que les exploitants étaient réticents à coopérer.

* Avant EU OPS, la ceinture de sécurité ventrale était interdite uniquement en Allemagne.

** L'étude est disponible sur demande.

*** L'association des compagnies aériennes allemandes a publié une liste des tous les types de sièges enfants approuvés par ses compagnies membres.

AF 447

Mesdames , messieurs les députés,

Beaucoup a été dit et écrit sur le tragique accident du vol Air France 447 le 1er juin dernier.

Jusqu'à présent les enquêteurs n'ont pas identifié les causes de cet accident. Ceci vient d'être redit avec force par le directeur du Bureau Enquêtes et Analyses qui est chargé de l'enquête.

L'Agence continue de tout faire pour aider les enquêteurs Français dans ses domaines de responsabilité. Notre coopération avec le BEA est excellente.

En outre, l'Agence a pris ses propres décisions et mesures de précaution.

Le 9 juin dernier l'Agence a publié un bulletin d'information sur la

sécurité (Safety Information Bulletin) avec des recommandations opérationnelles.

Une analyse technique minutieuse et des tests sont actuellement en cours concernant les tubes de Pitot qui indiquent la vitesse de l'avion. Une consigne de navigabilité a d'ores et déjà été émise par l'Agence à titre de précaution dans le cadre de l'amélioration continue de la sécurité.

Mais il serait très imprudent d'incriminer qui ou quoi que ce soit, sans avoir tous les faits à notre disposition. Notre rôle est d'améliorer encore et toujours la sécurité. Nous ne nous laissons pas dicter nos décisions par les médias ou des groupes de pression. Nous fondons nos décisions sur des faits et des critères objectifs.

La sécurité est notre priorité dans toutes nos tâches, qu'il s'agisse de la certification de produits ou de nouvelles règles que nous proposons.

Je tiens à souligner que **nous ne faisons de nouvelles propositions réglementaires que si nous sommes convaincus qu'elles servent au maintien ou à l'amélioration de la sécurité.**

5. Le niveau de sécurité aérienne en Europe

Quel est l'état général de la sécurité aérienne en Europe? Penchons-nous sur les données provenant de notre **propre analyse** qui sont résumées dans notre **Rapport annuel sur la sécurité aérienne**.

Du côté positif, le taux d'accidents mortels dans le monde a continué de baisser au cours de la dernière décennie. L'Europe continue de jouir de l'un des meilleurs niveaux de sécurité au monde.

Mais cela ne suffit pas! Nous sommes derrière l'Amérique du Nord et avec les deux accidents, Spanair l'année dernière et Air France cette année, la tendance n'est pas très bonne.

J'estime que le maintien d'un faible taux d'accidents dans le transport aérien commercial reste notre plus grand défi.

Pour progresser nous avons besoin de données. Chaque incident doit être rapporté conformément à la législation européenne. Cependant, je vois ici deux problèmes majeurs :

- **Premièrement, la législation existante n'est pas pleinement mise en œuvre partout en Europe.**
- Deuxièmement, **le rôle de l'Agence doit être affirmé. Nous avons besoin d'un accès complet à toutes les données pertinentes, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.** L'Agence et les autorités nationales doivent s'organiser pour analyser conjointement les incidents.

La Commission a prévu de renforcer rapidement la législation en matière de rapport d'incidents et d'enquêtes accidents. Le rôle de l'Agence y sera clarifié. C'est une excellente initiative qui contribuera notablement à l'amélioration de la sécurité aérienne en Europe.

Nous sommes également de plus en plus conscients des facteurs humains et de leur rôle critique pour la sécurité. Personnellement, je crois que davantage d'efforts sont nécessaires dans le domaine de la **formation des équipages de vol**. La FAA américaine partage ce point de vue.

L'Agence organise donc une conférence internationale majeure sur la formation des pilotes le 24 novembre à Cologne, afin de discuter de nouvelles initiatives dans ce domaine.

En outre, en collaboration avec l'industrie, l'Agence a déjà mis en place des groupes d'experts ad-hoc pour la sécurité du transport aérien commercial (ECAST), des hélicoptères (EHAAT) et de l'aviation générale (EGAST), afin de développer des initiatives de sécurité dans chacun de ces domaines.

6. Programme Européen pour la Sécurité Aérienne

J'estime que ces initiatives constituent une première étape vers une stratégie plus globale. Il ne suffit pas d'être réactif en matière de sécurité aérienne. Après 6 ans d'opérations, **l'AESA doit jouer un rôle plus proactif.**

Nous avons besoin d'**une stratégie tournée vers l'avenir**. Nous avons besoin d'**objectifs précis** et de plans d'actions pour améliorer la sécurité aérienne.

Je suis convaincu qu'en Europe nous avons les connaissances et les ressources nécessaires pour devenir la région la plus sûre du monde.

À la lumière des recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), nous devons développer, en partenariat avec les États membres et la Commission européenne, un Programme Européen pour la Sécurité Aérienne.

Ce programme permettra de décrire l'organisation de la sécurité aérienne dans l'Union et les actions à entreprendre au niveau européen.

La sécurité aérienne en Europe est un système. Nous devons associer à ce programme tous les partenaires :

L'Union européenne, les gouvernements nationaux, leurs autorités et l'industrie.

L'Agence proposera prochainement la création d'un groupe de pilotage de ce Programme Européen pour la Sécurité Aérienne.

Mesdames et Messieurs les députés,

Dans le temps imparti, j'ai essayé de mettre en évidence les priorités actuelles de l'Agence. Il y aurait bien sûr beaucoup plus d'autres sujets possibles.

Je me réjouis par avance des échanges que nous aurons au cours des 5 prochaines années, et j'espère que vous trouverez le temps de visiter l'Agence à Cologne où vous serez toujours les bienvenus.

Je vous remercie de votre attention.
